Nr 7 (73)

Za Kierownicą

PISMO ŻOŁNIERZY SŁUŻBY SAMOCHODOWEJ

ROK PIĄTY Warszawa, dnia 1-15 kwietnia 1952 r.

O OBOWIĄZKACH ŻOŁNIERZY NA PUNKCIE KONTROLNO-TECHNICZNYM

piszemy na stronie 5

WRAZ Z CAŁYM NARODEM ŻOŁNIERZE NASZEJ SŁUŻBY

UCZCZĄ 60 ROCZNICĘ URODZIN PREZYDENTA BIERUTA

Zbliża się uroczysty dla całego naszego narodu dzień, w którym to obchodzić będziemy 60 rocznicę urodzin Pierwszego Obywatela Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej — ukochanego Prezydenta Bolesława Bieruta. Ze wszystkich stron kraju, z miast i wsi już od kilku tygodni napływa potężna fala zobowiązań, w której masy pracujące dają wyraz głębokiej miłości i przywiązania do Wielkiego Budowniczego Polski Ludowej, składają mu najpiękniejszy dar: swą lepszą i jeszcze bardziej ofiarną pracę dla dobra Ludowej Ojczyzny.

Tysiące indywidualnych i zbiorowych zobowiązań, podjętych na wezwanie załogi „Pafawagu" jest dowodem tych serdecznych uczuć oddania, szacunku i wdzięczności, jakimi naród polski otacza swego Prezydenta. Z czynów, podjętych zobowiązań oraz z listów skierowanych do Prezydenta Bieruta przebija ogromna wdzięczność za długie lata walki i pracy, jakie toczył On w imię interesów polskiej klasy robotniczej, będąc stale w awangardzie walki o sprawiedliwą dla wszystkich Polskę Ludową — matkę robotników i chłopów.

Dlatego nie szczędzą swych sił w realizacji swych zobowiązań robotnicy i chłopi, inteligencja pracująca i młodzież z fabryk, kopalń i wiejskich gromad, z pracowni naukowych, szkół i biur całego kraju. Wiedzą oni i dobrze rozumieją, ile jest ogromnej zasługi Bolesława Bieruta w tym, że tak spokojnie i radośnie mogą gospodarzyć i pracować ludzie prości w wolnej naprawdę Ojczyźnie, że mogą pokojową, twórczą pracą wykuwać jasną przyszłość całemu narodowi — budować zręby socjalizmu.

Wszelkie dotychczasowe zwycięstwa polskiej klasy robotniczej w marszu ku socjalizmowi zawdzięczamy przede wszystkim w ogromnej mierze osobistemu trudowi i kierownictwu przewodniczącego naszej Partii — tow. Bierutowi. Jemu zawdzięczamy też projekt Konstytucji Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej, którego jest głównym współtwórcą. Pod jego przewodem — Polska Zjednoczona Partia Robotnicza, czołowy oddział klasy robotniczej, prowadzi naród polski do nowych wspaniałych zwycięstw.

Dziś, gdy czyn podjęty dla uczczenia 60 rocznicy urodzin naszego Prezydenta — przywódcy narodu i klasy robotniczej, przyśpiesza wykonanie Planu 6-letniego i pomnaża siły Polski Ludowej my, żołnierze Wojska Polskiego nie pozostajemy na uboczu tych historycznych wydarzeń. Głęboko oceniamy wspaniały zryw mas pracujących naszej Ojczyzny i pragniemy wraz z całym narodem jak najlepiej uczcić tę uroczystą rocznicę. Przykładem jest nam walka prowadzona przez robotników miast i wsi, przez pracującą inteligencję i młodzież o lepsze jutro Ojczyzny. My, żołnierze rozumiemy, że walka ta jest wzmocnieniem naszej obronności i niepodległości. Zobowiązuje nas ona do wzmożonego wysiłku. Każe za przykładem przodowników pracy dążyć ze wszystkich sił do dalszego podniesienia swego bojowego, politycznego i fachowego wyszkolenia, każe stawać się przodownikami we wszystkich dziedzinach żołnierskiej służby.

W tych dniach rozpoczyna się w naszych jednostkach Przegląd Generalny taboru samochodowego, doroczny sprawdzian naszej służby i pracy, której celem jest uzyskanie najwyższej gotowości bojowej. Odpowiadając na apel załogi „Pafawagu" uczczenia 60 rocznicy urodzin Prezydenta Bolesława Bieruta, oraz pragnąc jeszcze bardziej umocnić siłę i bojowość naszego wojska zobowiązujemy się do uzyskania celujących ocen w nadchodzącym Przeglądzie Generalnym w każdej dziedzinie naszej służby zarówno bojowej, jak politycznej i fachowej. Spełnienie tej żołnierskiej powinności będzie jeszcze jednym dowodem wielkiego szacunku i przywiązania, jakim żołnierze służby samochodowej Ludowego Wojska darzą ukochanego przez cały naród Prezydenta, przewodniczącego Polskiej Zjednoczonej Partii Robotniczej — Bolesława Bieruta.

* * *

Wypełniając rozkaz Dowództwa i porwani wspaniałym czynem naszej klasy robotniczej, podjętym dla uczczenia 60 rocznicy urodzin Prezydenta RP Bolesława Bieruta, żołnierze-kierowcy i specjaliści samochodowi WP przygotowali się wzorowo do tegorocznego Przeglądu Generalnego. Na zdjęciu: żołnierze pewnej jednostki wrocławskiej w oczekiwaniu na przybycie Komisji.





Przodownicy pracy, realizując przedterminowo plany produkcyjne ku czci 60 rocznicy urodzin przywódcy polskiej klasy robotniczej Bolesława Bieruta cieszą się uznaniem żołnierzy — kierowców dla których są wzorem i przykładem.

Na zdjęciu: Szczepan Blaut zasłużony górnik, który wykonał zadania planu 6-letniego w rozmowie z żołnierzami służby samochodowej: szer. Piwowarczykiem, elewem Kiljanem, szer. Jurkiem, szer. Baranem i szer. Trelą, którzy z zainteresowaniem oglądają wysokie odznaczenie państwowe nadane mu przez Prezydenta RP.

PRZECIWKO WOJNIE BAKTERIOLOGICZNEJ

Na terenie naszej jednostki odbyło się zebranie ,na którym kierowcy protestowali przeciwko stosowaniu przez anglo-amerykańskich barbarzyńców broni bakteriologicznej.

Kierowcy powzięli rezolucję, w której czytamy m. in.:

„Potworne zbrodnie imperialistów USA do głębi wstrząsnęły światem. Interwenci amerykańscy liczą, że za pomocą broni bakteriologicznej uda im się pozbawić zdolności bojowej armię obrońców wolności i niezawisłości narodu koreańskiego, wymordować jak najwięcej mieszkańców Koreańskiej Republiki Ludowej.

My żołnierze służby samochodowej, zdając sobie sprawę z niebezpieczeństwa imperialistycznego postanawiamy wzmożonym wysiłkiem szkoleniowym, pogłębieniem wiadomości fachowych i świadomości politycznej przyczynić się do podniesienia gotowości bojowej Ludowego Wojska Polskiego, które wraz z Armią Radziecką stoi na straży wolności narodów.

kpr. Słowikowski i szer. Tomasik

WARSZTATOWCY WYKONALI POWIERZONE IM ZADANIA

Apel robotników wrocławskiego „Pafawagu", wzywający społeczeństwo do uczczenia czynem 60 rocznicy urodzin Prezydenta Bolesława Bieruta i Święta 1 Maja został powitany przez naszych warsztatowców spotęgowaniem ich wysiłków w pełnieniu żołnierskiej służby.

Właśnie przechodzimy na wiosenno-letnią eksploatację, więc pracy w warsztacie było co niemiara. Trzeba przecież przygotować samochody do jazdy w nowych warunkach terenowych i klimatycznych, zmienić smary, dokonać wymiany zużytych części, przejrzeć gruntownie poszczególne zespoły pojazdu. Przejście na wiosenno-letnią eksploatację zbiegło się jednocześnie z Przeglądem Generalnym.

Nasi kierowcy, łącząc się z wysiłkami robotników i chłopów, którzy na cześć ukochanego przywódcy polskich mas pracujących Bolesława Bieruta, podejmowali liczne zobowiązania produkcyjne, postanowili przyśpieszyć terminy prac w warsztacie, otrzymane przez dowódcę.

W rezultacie, na tydzień przed zaplanowanym terminem ukończenia przygotowań pojazdów mechanicznych do Przeglądu i przejścia na wiosenno-letnią eksploatację w naszym pododdziale wszystkie samochody były całkowicie przejrzane, wyremontowane i sprawne technicznie.

Stało się to dzięki takim przodującym żołnierzom — warsztatowcom, jak kpr. Żelazowski, Pajko, plut. Adamiak, szer Martyna.

Dumni i zadowoleni są nasi warsztatowcy, że w rezultacie ich sumiennej i pełnej poświęcenia pracy uzyskali takie wyniki.

kpr. Dubiel

ROSNĄ SZEREGI PRZODUJĄCYCH KIEROWCÓW

— Przechodząc korytarzem spotkałem przed kilku dniami — pisze kpr. Kasprzak w korespondencji przysłanej do „Za Kierownicą" — kan. Dobiasza kierowcę samochodowego.

— Zdziwił mnie jego nienaturalny wygląd: błyszczące w gorączce oczy. Na moje pytanie co mu jest, burknął coś o lekkim katarze i stwierdził, że idzie doprowadzić do porządku wóz po odbytej drodze.

— Ale nie dowierzałem mu i poszedłem do warsztatu sprawdzić jak się czuje. I tu dostrzegłem, że jest on jednak chory. Widząc to, natychmiast kazałem mu iść do izby chorych. Lecz kan. Dobiasz zameldował mi, że nie może iść, gdyż samochód nie jest jeszcze gotowy.

— Dopiero wtedy poszedł, gdy go zapewniłem, że samochodem zaopiekuje się inny kierowca i że będzie on czysty, zakonserwowany i doprowadzony do pełnej gotowości bojowej.

— Samochód kan. Dobiasza nigdy jeszcze nie zawiódł — pisze dalej kpr. Kasprzak. — Wykonując nakazy przysięgi wojskowej kan. Dobiasz przestrzega ściśle instrukcji o utrzymaniu i konserwacji pojazdów. Usuwa zawsze bieżące drobne wady mogące doprowadzić do zepsucia cennego sprzętu.

Przykład kan. Dobiasza wpływa dodatnio na innych kierowców. Idą oni w ślady przodującego żołnierza kan. Dobiasza. W naszym pododdziale z dnia na dzień powiększają się szeregi przodujących kierowców, **kpr. Kasprzak**

W DNIACH PRZEGLĄDU GENERALNEGO

(Zdjęcia poniżej)

Plut. Tadeusz Soboń, (po lewej) przodujący podoficer, wyróżnił się jako szef Punktu Kontrolno-technicznego, za którego stan otrzymał nagrodę w czasie Przeglądu Generalnego

Kpr. Alfred Wojciechowski, nagrodzony odznaką „Wzorowy Kierowca", jako zdolny podoficer wyznaczony został przez d-cę na instruktora nauki jazdy. W czasie Przeglądu otrzymał ocenę celująca







W N-tej jednostce samochodowej od wczesnego rana panował ożywiony ruch wśród żołnierzy-kierowców, mechaników i młodych specjalistów. Czynili ostatnie przygotowania do mającego dziś nastąpić Przeglądu Generalnego — egzaminu żołnierskiej dojrzałości, podsumowania ich całorocznego dorobku: wielkiej pracy i wytężonego szkolenia.

Dowódca Punktu Kontrolno-technicznego plut. T. Soboń zameldował telefonicznie o przybyciu Komisji. Dowódca jednostki o godz. 8 rano przyjął członków Komisji, meldując im pełną gotowość żołnierzy i taboru samochodowego do Przeglądu.

Na dużym placu alarmowym, odświętnie przystrojonym stanęły samochody, traktory i motocykle, wozy specjalne ślniące czystością. Obok nich stanęli żołnierze-kierowcy w schludnych, granatowych kombinezonach.

PRZEGLĄD TABORU SAMOCHODOWEGO

Wraz z Komisją udajemy się do pododdziału oficera Szejbacha, aby przekonać się czy podobnie jak w roku ubiegłym starannie przygotował się do Przeglądu. Już po kilku minutach można z łatwością zauważyć, że wiele trudu i wysiłku włożył cały stan pododdziału, aby Przegląd wypadł jak najlepiej. Każdy kierowca zgodnie z regulaminem melduje Przewodniczącemu Komisji, o przygotowaniu siebie i samochodu na dzisiejszy Przegląd Generalny.

Na pierwszy ogień idą wspaniałe, nowoczesne samochody radzieckiej produkcji. Szer. Misiuk kierowca potężnego Zisa jest nieco zażenowany. Przezwycięża tremę i odpowiada na pytania członków Komisji szybko, trafnie i wyczerpująco. Oficer M. Jodko przegląda skrupulatnie każdy samochód. Zwraca on uwagę na wygląd zewnętrzny pojazdu, pracę silnika, stan ogumienia i przepisowe ciśnienie w dętkach, na kabinę kierowcy oraz ukompletowanie narzędzi i sprzętu saperskiego.

Na tym się jednak nie kończy przegląd pojazdów. Liczne pytania dotyczące praktycznej obsługi, użytkowania i konserwacji pojazdu świadczą, że Komisja wszechstronnie sprawdza nie tylko stan pojazdu, lecz i praktyczne wiadomości kierowców.

★

(Zdjęcia po lewej)

Członek Komisji Przeglądu Generalnego w obecności d-cy pododdziału oficera Malskiego sprawdza stan umundurowania żołnierzy

Szczegółowej kontroli w czasie Przeglądu podlegały: ukompletowanie narzędzi i części zapasowych w każdym samochodzie

WYRÓŻNIONY KIEROWCA



Kpr. Edward Pasiuk jako wzorowy kierowca został wyróżniony podczas Przeglądu Generalnego przez Komisję za pracowitość i sumienną służbę wojskowego kierowcy

Świetnie prezentują się samochody naszej produkcji Star-20. Zdały one egzamin nie tylko w transporcie cywilnym, ale i w trudnych warunkach terenowych podczas ostatnich ćwiczeń na obozie zimowym. Szer. Mijas po zameldowaniu się Komisji wręczył dowód rejestracyjny swego samochodu. Szer. Mijas jest dobrej myśli. Mimo, że jest młodym żołnierzem zaoszczędził wiele litrów cennego paliwa. Oficer Cieplak sprawdza w jego samochodzie działanie hamulców i luz kierownicy.

Przed Komisją przesuwają się samochody i żołnierze. Kierowca-racjonalizator kpr. Łoś nagrodzony odznaką „Wzorowy Kierowca" starannie przygotował swoją Pobiedę na dzisiejszy dzień. Komisja sprawdza pracę silnika, a potem przegląda filtr powietrzny. Kpr. Łoś i jego Pobieda podczas Przeglądu, podobnie jak w roku ubiegłym, uzyskali wynik bardzo dobry. Nic dziwnego: oszczędności w paliwie, ani jednego uszkodzenia samochodu, wysoki stopień uświadomienia politycznego zadecydowały o takim wyniku członka ZMP kpr. Łosia.

NA TERENIE JEDNOSTKI

Po dokonaniu przeglądu wszystkich pojazdów mechanicznych Komisja udała się do Parkowej Stacji Obsługi i garaży, na punkt mycia samochodów oraz na Punkt Kontrolno-Techniczny. Zaraz po wejściu do PSO rzuca się w oczy gospodarska ręka d-cy oficera Lejszkiesa. Wszędzie czysto, ciepło i porządnie, aż przyjemnie spojrzeć. Maszyny i tokarki błyszczą. Wnętrze kanałów warsztatowych lśni niby śnieg. Akumulatornia, kuźnia, spawalnia

PRZODOWNIK WYSZKOLENIA POLITYCZNEGO



Kan. Feliks Mazek w czasie egzaminu z wyszkolenia politycznego mówił, że Konstytucja nasza jest odzwierciedleniem wielkich demokratycznych praw i zaszczytnych obowiązków wszystkich obywateli

★

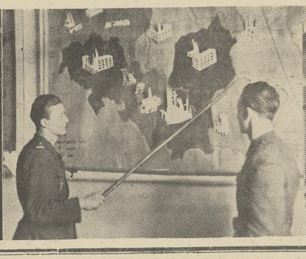
(Zdjęcia poniżej od lewej)

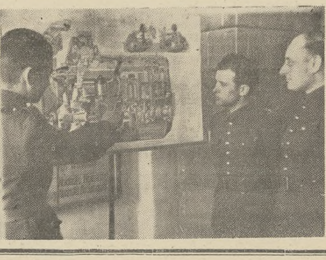
Szer. Antoni Król na zadane pytania z wyszkolenia bojowego odpowiada zgodnie z Regulaminem

Kpr. Łysienko w czasie egzaminu z wyszkolenia politycznego omówił rozwój motoryzacji polskiej w Planie 6-letnim

Szer. Jerzy Stokłos opisuje działanie układu chłodzenia, wykazując dobre opanowanie wyszkolenia fachowego







Żołnierze-kierowcy biorą udział w ogólno-narodowej dyskusji

Wspaniałą przyszłość zapewnia Konstytucji Polskiej



W całym kraju już od kilku tygodni trwa dyskusja nad projektem Konstytucji. Zabierają w niej głos setki tysięcy ludzi: robotnicy, chłopi, żołnierze, młodzież i inteligencja. Żołnierze Ludowego Wojska Polskiego świadomi celu, jakie stawia przed nimi państwo, rozumieją znaczenie projektu Konstytucji Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej. Nie ma wśród kierowców i specjalistów naszej służby pododdziałów czy jednostek, w których nie byłoby punktów dyskusyjnych, w których nie odbywały by się zebrania i rozmowy na temat Konstytucji.

Ale treść Konstytucji jest tak bliska dla wszystkich kierowców, że nie trzeba im specjalnych zebrań czy dyskusji. Czują oni wewnętrzną potrzebę rozmawiania o poszczególnych artykułach projektu, w których widzą gwarancję wspaniałej przyszłości socjalistycznej Polski.

Z warsztatu naprawczego wyszło dwóch kierowców. Byli to kpr. Iljaszuk i szer. Antoniak z pododdziału samochodowego oficera Jekla. Nagle szer. Antoniak zatrzymał się.

— No, cóż tak się zamyśliłeś? — zapytał go kolega.

— A, bo widzisz odezwał się szer. Antoniak — pomyślałem sobie o naszej Konstytucji. — A wiesz dlaczego? — mówił dalej szer. Antoniak. — Bo dobrze jest w naszej Ludowej Ojczyźnie, która rośnie i potężnieje z dnia na dzień, i zapewnia swoim obywatelom możliwości jeszcze lepszego jutra.

Mam rodziców rolników, którzy są obecnie członkami spółdzielni. Po pracy mogą spokojnie przy radiu poczytać gazetę, albo w kinie, które przyjeżdża często do wsi obejrzeć dobry film. To przecież wszystko dzięki temu, że władza ludowa zabezpiecza trwały rozwój naszego rolnictwa, podnosząc jednocześnie poziom życia chłopów.

— Masz rację — wtrącił kpr. Iljaszuk — ale rozwija się nie tylko rolnictwo; rośnie też przemysł, który przede wszystkim gwarantuje nam lepszą przyszłość i przyczynia się do podniesienia dobrobytu rolników i chłopów.

Mają rację kpr. Iljaszuk i szer. Antoniak. Art. 3 projektu Konstytucji stwierdza bowiem wyraźnie: „Polska Rzeczpospolita Ludowa... zapewnia rozwój i nieustanny wzrost sił wytwórczych kraju przez jego uprzemysłowienie, przez likwidację zacofania gospodarczego, technicznego i kulturalnego... zabezpiecza stały wzrost dobrobytu, zdrowotności i poziomu kulturalnego mas ludowych, zapewnia wszechstronny rozwój kultury narodowej".

Nasze wspaniałe budowle socjalizmu: Nowa Huta Wizów, Żerań i Lublin, jasne bloki mieszkaniowe MDM i Nowych Tych, pełne roześmianych dzieci żłobki i przedszkola, radosnym gwarem napełnione mury szkół i uniwersytetów — oto co dało nam 7 lat Polski Ludowej, a czego gwarancją w przyszłości jest ogłoszony projekt Konstytucji.

Ten trwały rozwój sił wytwórczych w kraju jest możliwy m. in. dzięki szczególnej opiece, jaką otacza Polska Rzeczpospolita Ludowa inteligencję twórczą — pracowników nauki, oświaty, literatury i sztuki oraz pionierów postępu technicznego — racjonalizatorów i wynalazców.

*

A oto tak na temat Konstytucji wypowiada się kolega kpr. Iljaszuka i szer. Antoniaka, kierowca-mechanik st. szer. Borowski.

— Nie byłem uświadomiony, nie miałem określonego zawodu, kiedy wstępowałem w szeregi Ludowego Wojska Polskiego. Tu w wojsku zrozumiałem, jakie zadania stoją przed nami jako obywatelami i żołnierzami, oraz przed całą służbą samochodową. Tu w wojsku, dzięki szczególnej opiece dowódcy zdobyłem zawód kierowcy-mechanika, osiągnąłem wysoki poziom świadomości politycznej.

W PRZODUJĄCYCH JEDNOSTKACH W P

i pozostałe wyposażenie PSO może być wzorem dla innych jednostek. O tej ocenie zadecydowała kolektywna praca warsztatowców-racjonalizatorów, dla których przykładem byli członkowie partii i ZMP. Na szczególne wyróżnienie zasłużyli tu st. szer. Nowak, Glapiak, Złobiński i Szymański.

Podczas Przeglądu Generalnego w jednostce, Komisja interesowała się szczególnie stanem zakwaterowania żołnierzy, ich wyposażeniem i wyżywieniem. Komisja skontrolowała również żołnierskie świetlice i sale wykładowe, jak również pracę kancelarii technicznej oraz Punktu Kontrolno-technicznego, który reguluje ruchem wszystkich pojazdów mechanicznych w jednostce.

PRZODUJĄCY SPECJALISTA



St. saper Franciszek Kaczmarek, członek PZPR, oszczędzając paliwo, ucząc siebie i kolegów techniki przyczynił się do podniesienia wyszkolenia fachowego w swym pododdziale

W SALACH WYKŁADOWYCH I ŚWIETLICACH

W salach wykładowych bogato wyposażonych w eksponaty: schematy, przekroje,

PRASA FACHOWA POMOGŁA



Bomb. Jan Struś, członek ZMP, czytając prasę fachową i korzystając z doświadczeń radzieckich kierowców, dobrze przygotował się do egzaminu żołnierskiej dojrzałości — do Przeglądu

i wykresy odbywają się egzaminy teoretyczne ze wszystkich dziedzin wyszkolenia. Oto szer. Stokłos, ZMP-owiec ze znajomością przedmiotu opisuje pracę silnika samochodu ZIS-150, a w szczególności działanie rozdzielacza zapłonu. Szer. Minta na eksponacie wyjaśnia budowę i zasadę pracy silnika Gaz-51. W sali wykładowej taktyki szer. Król, syn pracującego chłopa, mówi o obowiązkach żołnierskich na punkcie kontrolno-technicznym i o sygnalizacji w kolumnie samochodowej podczas jazdy w dzień i w nocy.

W świetlicy pododziału odbywa się egzamin z wyszkolenia politycznego. Z ust wszystkich egzaminowanych żołnierzy padają ostre słowa potępienia amerykańskich ludobójców, którzy rozpętali wojnę bakteriologiczną w Korei. Żołnierze mówią o tym, że ich odpowiedzią na trumanowskie 100 milionów dolarów jest wzmożona czujność wobec wrogów naszego narodu i wzorowe pełnienie zaszczytnych obowiązków żołnierza Ludowego Wojska. Plut. Zabłocki, kpr. Łysienko, st. szer. Bosowski, szer. Kanas mówią o wspaniałych sukcesach produkcyjnych naszej klasy robotniczej w realizacji Planu 6-letniego.

Przegląd Generalny wyłonił wielu nowych przodujących żołnierzy służby samochodowej. Wśród nich widzimy najbardziej wyróżniających się kierowców i specjalistów: kpr. Murawskiego, Domagalskiego, Kurzawskiego, Bakusa, Bisińskiego, st. szer. Gębickiego, szer. Kruczyńskiego, Stefaniaka, Kolasę, Kraczlę i wielu innych. Żołnierze ci są gorąco przywiązani do swych dowódców i przełożonych. Pokochali oni służbę wojskową oraz swą specjalność — funkcję specjalistów samochodowych. Nasi przodownicy wyszkolenia dumni są z tego, że godnie wypełniają wskazania Konstytucji i wiernie dochowują złożonej przysięgi polskiemu narodowi.

CHOR. Z. CIESIOŁKIEWICZ

* * *

Tegoroczny Przegląd Generalny wykazał wysoki poziom opanowania wiedzy technicznej, wyszkolenia bojowego i politycznego. Był wyrazem wzmocnienia żelaznej, świadomej dyscypliny — porządku wojskowego oraz podniesienia autorytetu dowódcy. Udowodnił, że najlepszą oporą d-cy i jego pomocnikiem jest organizacja partyjna i ZMP-owska. Przegląd Generalny udowodnił, że nasza służba jest służbą liniową, która w pełni potrafi zabezpieczyć wykonanie zadań stojących przed wszystkimi rodzajami broni i służb. Przegląd Generalny był jednocześnie sprawdzianem należytego przygotowania się żołnierzy kierowców i specjalistów naszej służby do zadań, oczekujących nas na obozie letnim.

Tegoroczny Przegląd Generalny stał się wielkim żołnierskim świętem i gorącą manifestacją naszych żołnierzy na cześć godnego uczczenia 60 rocznicy urodzin Prezydenta RP Bolesława Bieruta i święta 1 Maja.

★

(Zdjęcia poniżej od lewej)

Komisja Przeglądu Generalnego bada skrupulatnie układ zasilający samochodu Pobieda, którego kierowcą jest kpr. Łoś

Szer. Misiuk otrzymał pochwałę Komisji za dobrą konserwację powierzonego mu samochodu Zis-150

Officer Cieplak sprawdza działanie pedałów, hamulca i sprzęgła oraz luzy koła kierownicy w samochodzie st. szer. Mijasa

(Zdjęcia poniżej)

St. szer. Jaworzyński za troskliwą opiekę nad swym samochodem Gaz otrzymał bardzo dobrą ocenę w czasie Przeglądu

St. szer. Niewiadomski wyróżnia się dbałością o sprzęt oraz posiada znaczne oszczędności materiałów pędnych. Komisja oceniła jego pracę jako celującą

Komisja Przeglądu bada dokładnie stan ogumienia wszystkich samochodów w jednostce oficera Pawlickiego













całemu narodowi projekt Rzeczypospolitej Ludowej

Widzę teraz dokładnie, że słowa art. 62 projektu Konstytucji mówiące o otoczeniu opieki nad... „pionierami postępu technicznego, racjonalizatorami..." są najprawdziwszą rzeczywistością. Przecież i mnie także, wiejskiego chłopaka Polska Ludowa otoczyła opieką umożliwiając opanowanie zawodu i dając możliwość dalszej owocniejszej pracy dla dobra naszej kochanej Ojczyzny.

— Wiem dobrze, że kraj nasz będzie wspaniały i silny, bo nie może być słabym, jeśli jego prawa gwarantować będzie taka Konstytucja, jaką my teraz będziemy mieli.

I dlatego, my żołnierze służby samochodowej musimy zrozumieć dokładnie te prawa i obowiązki, jakie daje nam Konstytucja. Pozwoli nam to wzmocnić jeszcze bardziej siłę bojową naszej służby i całego Wojska Polskiego, wzmocnić siły, stojące na straży światowego pokoju i socjalistycznego budownictwa narodu.

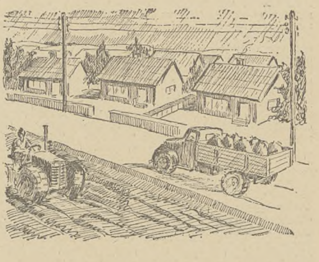
Do wypowiedzi st. szer. Borowskiego dodaje jeszcze kilka słów plut. Zięba, który mówi:

— chciałem powiedzieć, że teraz i my żołnierze, synowie robotników i chłopów możemy korzystać ze zdobyczy kultury i mamy prawo do udziału w rozwoju kultury narodowej.

Gdy mam tylko wolną chwilę, to zaraz biegnę do świetlicy, żeby poczytać sobie dobrą książkę. Dzięki pilnemu studiowaniu literatury fachowej i wojskowej mogłem zostać przodującym kierowcą. Dziś stały się dla mnie jasnymi różne rzeczy i sprawy, których dotychczas nie rozumiałem.

Taką jest właśnie nasza Polska Rzeczpospolita Ludowa. — Rzeczpospolita, w której władza należy całkowicie i niepodzielnie do ludu pracującego miast i wsi. Polska, która powstała z krwi Jej bohaterskich synów poległych na frontach, gdzie walczono o postęp i wolność w imię haseł — „Za naszą wolność i waszą". Polska, o którą walczyli Waryński, Dzierżyński, Finder, Nowotko, Karol Świerczewski i wielu, wielu innych. Polska, którą prowadzi ku wspaniałej, świetlanej przyszłości nieugięty bojownik o prawa ludu, o socjalizm, główny twórca Konstytucji Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej Prezydent Bolesław Bierut. Stać na straży granic takiej Polski jest dla nas żołnierzy służby samochodowej nie tylko najświętszym i zaszczytnym obowiązkiem, jak to głosi art. 78 projektu Konstytucji. Jest spłaceniem długu wdzięczności Ojczyźnie za to wszystko, co otrzymaliśmy w ciągu 7 lat, co otrzymujemy dzisiaj i co otrzymamy jutro.

Swoją niezłomną wolę marszu po drodze nakreślonej przez projekt Konstytucji dokumentują ludzie pracy w Polsce wzrastającą stale produkcją stali i węgla, budownictwem domów i szkół — zobowiązaniami dla uczczenia 60-lecia urodzin Bolesława Bieruta, ukochanego przywódcy i kierownika narodu polskiego, w przełomowej dla naszej Ojczyzny epoce.



My, żołnierze-kierowcy ze swej strony dołożymy wszelkich starań, aby osiągnąć jak najwyższy poziom wyszkolenia bojowego i politycznego. Będziemy jeszcze więcej i lepiej dbać o sprzęt, który znajduje się w naszym użytkowaniu. Będziemy jeszcze bardziej pogłębiać przyjaźń ze Związkiem Radzieckim i czerpać wzory z nieprzebranej skarbnicy doświadczenia bohaterskich żołnierzy Armii Radzieckiej.

W ten sposób godnie uczcimy projekt Konstytucji Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej i 60 rocznicę urodzin głównego Jej twórcy, przywódcy polskiej klasy robotniczej — Prezydenta Bolesława Bieruta.

por. St. Niwka

Z PRACY PARTYJNO-POLITYCZNEJ

UMACNIAĆ CZUJNOŚĆ - PODSTAWOWĄ CECHĘ ŻOŁNIERZY LUDOWEGO WOJSKA

PIERWSZY punkt 79 art. projektu Konstytucji Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej mówi.

— Czujność wobec wrogów narodu oraz pilne strzeżenie tajemnicy państwowej jest obowiązkiem każdego obywatela...

Nie wolno więc zapominać wszystkim obywatelom Polski Ludowej o potrzebie czujności wobec ukrytych wrogów, szkodników i dywersantów. Szczególnie czujnymi winni być jednak żołnierze Wojska Polskiego, ponieważ wróg najbardziej jest chciwy wiadomości o naszym potencjale obronnym, o siłach zbrojnych.

DLATEGO też zagadnienie umocnienia czujności wśród całego składu osobowego naszej służby winno się stać jednym z zasadniczych zadań, jakie stawia w swej pracy aparat partyjno-polityczny jednostek służby samochodowej.

Regulamin Służby Wewnętrznej i Służby Garnizonowej określa wyraźnie, jakie odpowiedzialne obowiązki stoją przed d-cą każdej jednostki w dziedzinie utrwalenia świadomej i żelaznej dyscypliny wojskowej. Wraz ze wzrostem świadomości, poszanowania i ścisłego przestrzegania regulaminów wzrastać musi u wszystkich żołnierzy naszego wojska wysoka czujność — ten wielki, patriotyczny obowiązek obywateli o którym mówi projekt Konstytucji. Zadaniem organizacji partyjnych i ZMP-owskich będzie więc jak najwszechstronniejsza pomoc i zabezpieczenie wszelkich rozkazów d-cy, mających na celu gruntowne wpojenie zasad regulaminów w żołnierzy i podniesienie na wysoki poziom ich czujności we wszystkich dziedzinach życia i służby.

ISTNIEJE wiele sposobów oddziaływania członków partii i ZMP na cały skład osobowy jednostki.

Jeden z nich to forma oddziaływania bezpośredniego przez czynną postawę swych członków. Członkowie partii i ZMP-owcy powinni przede wszystkim sami dawać przykład rzetelnego i uczciwego przestrzegania nakazów przysięgi i regulaminów WP, okazując wysoką czujność tak na terenie jednostki, jak zwłaszcza w czasie wypełniania zadań w oderwaniu od swego pododdziału. Władze partyjne i koła ZMP-owskie nie powinny tolerować w żadnym wypadku najmniejszego nawet naruszenia dyscypliny, bądź osłabienia czujności przez swych członków.

INNYM sposobem jest prowadzenie, zgodnie z poleceniem i wskazówkami d-cy, stałej propagandy w jednostce na rzecz studiowania i doskonałego opanowania regulaminów oraz rozwinięcia i pogłębienia wysokiej czujności wśród wszystkich żołnierzy, w których przodującą rolę mają odegrać członkowie partii i ZMP.

Rozróżniamy, jak wiadomo, rozmaite formy propagandy. Są to m. in.: gawędy, rozmowy indywidualne, gazetki ścienne i „błyskawice", wydawane przez grupy partyjne i koła ZMP-owskie poszczególnych pododdziałów.

Duże znaczenie ma tu również agitacja poglądowa: rozmieszczenie odpowiednich haseł, plakatów przedstawiających przykładowo takie lub inne zachowanie czujności żołnierskiej.

Propagując w jednostkach zagadnienie czujności, należy jak najszerzej wykorzystywać przykłady z życia i służby samych

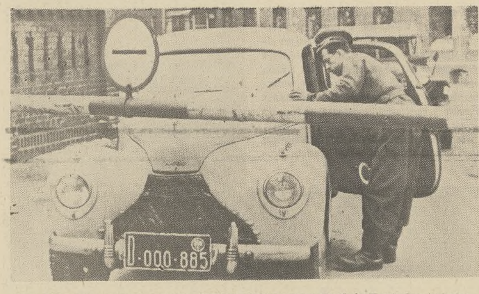


St. szer. Patora, posiadający odznakę „Wzorowego Kierowcy", potrafi również czujnie pełnić odpowiedzialną służbę wartowniczą, za co otrzymał pochwałę od d-cy jednostki

żołnierzy. Przykładów tych jest w naszej służbie bardzo wiele. Oto np. kierowca wykonuje doniosłe zadanie ćwiczebne w całkowitym oderwaniu się od swej jednostki. Styka się z ludnością cywilną, wśród której być może znajduje się dobrze zamaskowany płatny agent imperialistycznego państwa. Taki agent wykorzystuje umiejętnie wszelkie więzy i serdeczne uczucia, jakie łączą nasz naród z wojskiem. Na postoju agent może się starać wydostać z żołnierza-kierowcy tajne wiadomości o ćwiczebnym zgrupowaniu i liczebności jednostek, ich wyposażenia itp. Czujny żołnierz potrafi jednak zdemaskować takiego „ptaszka" i oddać go w ręce władz bezpieczeństwa.

CZUJNOŚĆ jest piękną cechą każdego żołnierza radzieckiego. Jest ona przykładem dla nas żołnierzy Ludowego Wojska Polskiego. Czujności uczy nas kierownicza siła naszego narodu — Polska Zjednoczona Partia Robotnicza. O obowiązku czujności obywateli mówi projekt Konstytucji. Rewolucyjna czujność klasy robotniczej: mas pracujących i żołnierzy jest gwarancją, że szpiegom i dywersantom nigdy nie uda się zahamować naszego wspaniałego socjalistycznego budownictwa, ani też osłabić władzy ludowej.

Umacnianie czujności — tej zasadniczej cechy żołnierskiej każdej armii ludu pracującego jest pięknym i zaszczytnym zadaniem, jaki spełniać powinien, zgodnie z regulaminami cały stan osobowy każdej jednostki. Czujność żołnierza Ludowego Wojska, to potężny oręż w zwalczaniu najmitów imperialistycznych zbrodniarzy, dla których amerykański senat wyasygnował sto milionów dolarów na cele szpiegowskie i dywersyjne. **por. St. Niwka**



Nie jest łatwo pełnić trudną funkcję dyżurnego na Punkcie Kontrolno-technicznym. Jednym z żołnierzy, który wyróżnia się w tej służbie jest szer. J. Żuliński. Na zdjęciu widzimy, jak bada wnętrze samochodu opuszczającego obręb jednostki

NASZ FELIETON

Na posterunku

Ochrona ważnego obiektu wojskowego została powierzona st. szer. Wesołowskiemu, jako żołnierzowi wysoce zdyscyplinowanemu i dobrze znającemu Regulamin Służby Garnizonowej.

Noc była dżdżysta. Podmuchy wiatru wciskały pod kapiszon narzuconego płaszcza — namiotu drobne kropelki „kapuśniaczku", który już przeszło pół doby spływał z kłębiących się nad głową czarnych chmur.

Wartownikowi, który nie wierzył w przesądy było jednakże nieswojo, ponieważ na trzysta metrów od chronionego obiektu znajdowało się stare cmentarzysko z nawpół rozwaloną kapliczką. Kapliczka ta wśród miejscowej ludności cieszyła się od pewnego czasu złą opinią. Mówiono, że coś tam w nocy straszy i słychać z pod ziemi szum, a żona miejscowego sklepikarza twierdziła, że na własne oczy widziała jakieś duchy wychodzące z pod ziemi.

Głupstwo pomyślał Wesołowski. Zwykła „złodziejska noc" — przypomniał sobie słowa d-cy drużyny, który w tym dniu był rozprowadzającym. Trzeba uważać i kwita, a to podlezie jakiś „duch" i tyle narobi, że sto żywych nie nadrobi.

Przysiadając od czasu do czasu ku ziemi, ażeby sprawdzić teren na tle horyzontu, zauważył nagle jakieś dwa cienie, które powoli zbliżały się od strony cmentarza i po jakimś czasie zniknęły mu z oczu. — Na pewno psy wyszły na polowanie, albo przywidziało mi się. Lecz już był skupiony i wybrał miejsce przy rogu ściany, pilnie nadsłuchując.

Po jakimś czasie wartownik usłyszał ostrożne stąpanie od strony pola, a drugie od tyłu obiektu. Nie było czasu do namysłu, gdy z kurzawy wodnej wyskoczyła jakaś postać i rzuciła się na wartownika.

Szybkie jak błyskawica uderzenie kolbą w czaszkę rozciągnęło napastnika na ziemi, lecz drugi napastnik zdążył od tyłu schwycić wartownika za gardło i obaj potoczyli się po rozmokłej ziemi.

Drab nie był silniejszy od Wesołowskiego — nawet o wiele słabszy. Ocenił to wartownik po ucisku, jednakże płaszcz i namokła peleryna nie dawały swobody ruchu. Lecz na cóż pomysłowość i żołnierski spryt. Wesołowski udał, że traci przytomność. Napastnik widocznie chcąc poprawić niewygodną pozycję puścił gardło i... nagle otrzymał potężne kopnięcie w brzuch. Chwila i już wartownik stał na nogach trzymając karabin gotowy do strzału. Nie upłynęły nawet dwie minuty po naciśnięciu guziczka sygnalizacji alarmowej, gdy nadbiegła zmiana czuwająca i zabrała opryszków na wartownię...

Po trzech dniach, d-ca oddziału odczytał rozkaz, że st. szer. Wesołowski, pełniąc wzorowo służbę wartowniczą, zatrzymał dwóch dywersantów szpiegów, za co w nagrodę udzielono mu tygodniowego urlopu.

Jak okazało się na cmentarzu w jednym z grobów była zorganizowana melina szpiegowska z zainstalowanym nadajnikiem radiowym i ręczną prądnicą.

PKU.

Z ŻOŁNIERSKIEJ SŁUŻBY KIEROWCY

TAK się jakoś złożyło, że o sprawach dotyczących naszych czytelników, a poruszanych w ich listach nie pisaliśmy w „Za Kierownicą", odpowiadając jedynie listownie w poszczególnych wypadkach Kolegom z jednostek.

W odpowiedziach na ANKIETĘ zwróciliście redakcji słuszną uwagę na brak stałej rubryki w piśmie, w której moglibyśmy porozmawiać z Wami, poruszać Wasze bolączki, wyjaśnić niezrozumiałe zagadnienia i odpowiedzieć na listy, tak licznie napływające na nasz adres z jednostek WP. Stosując się do Waszych uwag rozpoczynamy z bieżącym numerem „Za Kierownicą" stały dział pt. — Z żołnierskiej służby kierowcy. Będzie on zawierał wszelkie wyjaśnienia porady i wskazówki, o jakie w swych listach zwrócicie się do naszej redakcji.

Piszcie więc jeszcze śmielej i częściej — odpowiedź znajdziecie zawsze na łamach przeznaczonego dla Was pisma pragnącego być Waszym doradcą i przyjacielem.

* * *

JEST jedna sprawa, która poruszana w listach naszych czytelników do redakcji wskazuje, że nie wszyscy jeszcze kierowcy pełniący służbę w szeregach Ludowego Wojska Polskiego, zrozumieli ogromną rolę i zadania żołnierza kierowcy. Otóż niektórzy z naszych korespondentów kierowców piszą, że często muszą wraz z kolegami nie kierowcami pełnić służbę wartowniczą oraz wykonują szereg różnych innych czynności przypadających z tytułu żołnierskiej służby. Nie rozumieją oni najwidoczniej tego, że w naszym wojsku kierowca musi być przede wszystkim żołnierzem, umiejącym dobrze strzelać, znać doskonale regulaminy, być dobrym sportowcem, musi dbać o stałe podnoszenie poziomu swego wyszkolenia bojowego i politycznego, być aktywnym i dobrze uświadomionym obywatelem oraz przodować we wszystkich dziedzinach żołnierskiej służby. Aby spełnić wzorowo swoje odpowiedzialne zadania żołnierz-kierowca musi znać doskonale taktykę broni, w której służy, umieć współdziałać we wszystkich sytuacjach ćwiczebnych z żołnierzami swej jednostki. Dlatego taki duży nacisk kładzie się na wyszkolenie bojowe kierowców, których zadaniem nie jest tylko — jak to się mówi wśród kierowców „kręcić kółkiem" — lecz w pierwszym rzędzie stanowić wraz ze swym samochodem nieodłączną część swego oddziału wojskowego i podnosić wartość bojową całej jednostki.

* * *

KILKU Kolegów skarży się na trudności, jakie napotykają w Prezydiach Powiatowych względnie Miejskich Rad Narodowych, przy wymianie wojskowych praw jazdy na cywilne pozwolenia na prowadzenie pojazdów mechanicznych. W tej sprawie zwracaliśmy się do Ministerstwa Transportu Drogowego i Lotniczego (Samodzielny Wydział Inspekcji Gospodarki Samochodowej). Jak nas poinformowano w dalszym ciągu obowiązuje Zarządzenie b. Ministerstwa Komunikacji z dnia 10 września 1949 roku (Nr. SO V-70/199-49), które poleca przeprowadzanie akcji wymiany pozwoleń zdemobilizowanym żołnierzom WP niezwłocznie, bez zbędnej formalistyki i z uwzględnieniem wszelkich ułatwień zainteresowanym kierowcom.

O każdym naruszeniu tego zarządzenia prosimy Kolegów informować naszą redakcję, celem dokonania odpowiedniej interwencji w Ministerstwie Transportu Drogowego i Lotniczego w Warszawie.

* * *

SPRAWA ujednolicenia słownictwa technicznego poruszana często przez naszych czytelników nie jest sprawą tak prostą, aby można ją było uregulować jednym zarządzeniem.

Język techniczny posiada wiele naleciałości obcych nie zawsze zgodnych z duchem języka polskiego. Na tym tle szczególnie jaskrawo występuje ubóstwo słownictwa samochodowego.

Okres międzywojenny ze względu na bardzo słabe zmotoryzowanie kraju nie sprzyjał rozwinięciu słownictwa samochodowego. Burzliwy rozwój motoryzacji w Polsce Ludowej, potrzeba nowych podręczników postawiły tę sprawę w całej ostrości. Praca polskich nauczycieli technicznych, stowarzyszeń inżynierskich Akademii Nauk i Polskiego Komitetu Normalizacyjnego znacznie ten stan poprawiły.

Jednakże na skutek bardzo szybkiego tempa rozwoju naszej motoryzacji niektóre działy w słownictwie obejmującym technikę samochodową nie zostały jeszcze dostatecznie rozpracowane. Równocześnie aktualne dotychczas określenia muszą często ulec zmianie Obowiązujące określenia techniczne ogłaszane są w kwartalniku „Technika Motoryzacyjna".

Czytelnicy piszą — Redakcja odpowiada

Grzywaczewski Konstanty, Gubin. — Książka, o którą pytacie znajduje się na rynku księgarskim p.t. Samochód nowoczesny. Nie jest to jednak podręcznik, o jaki Wam chodzi. Wykaz znajdującej się w sprzedaży literatury fachowej przesyłamy Wam listownie.

Michowski Marian, Dębica — Z Waszego listu wnioskujemy, że w chwili obecnej pełnicie odpowiedzialną funkcję kierowcy w jedn. sap. Jak zapewne wiecie kierowca naszego Ludowego Wojska to przede wszystkim żołnierz, który musi poznać doskonale taktykę broni, w jakiej służy. Dlatego i Wy w okresie miesięcy zimowych musicie przejść odpowiednie wyszkolenie bojowe i polityczne. Wasze cenne doświadczenie fachowe, jakie posiadacie jeszcze z zawodu cywilnego (kierowca II kat.) możecie wykorzystać, pomagając w przeprowadzeniu na terenie swej jednostki dodatkowego szkolenia dla pozostałych kierowców. W czasie letnich ćwiczeń na które bez wątpienia już wkrótce wyjedziecie, będziecie mogli z powodzeniem wykazać swoje zdolności, jako pełno-wartościowy żołnierz-kierowca, których tak bardzo potrzebuje nasze wojsko, a tym samym i jednostki saperskie.

Skok Tadeusz, Ełk — Prośbę Waszą przekazaliśmy Szefowi Służby Samochodowej Waszego O.W. O wynikach naszych starań powiadomimy Was listownie.

Kaczmarczyk Mieczysław, Koszalin — Za miły list serdecznie dziękujemy. Wasze wątpliwości odnośnie słownictwa technicznego wyjaśniamy poniżej. Wiersz pt. „Legenda o Zis-5" chociaż bardzo przekonywujący jest jednak zbyt surowy i wydrukować go nie możemy.

Piszcie nam raczej coś prozą na temat życia i służby żołnierzy-kierowców Waszej jednostki.

A oto właściwe określenia części przez Was kwestjonowanych:

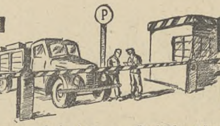
1) czyta się i pisze „schemat", 2) łeb i główka korbowodu (patrz „Przegląd Motoryzacyjny" — kwartalnik), 3) mechanizm korbowy (jak wyżej), 4) rozdzielacz zapłonu.

Lenczyk Antoni, Elbląg — Artykuł Wasz wykorzystamy w skróceniu. Jak i co pisać do „Za Kierownicą" znajdziecie w Nr 2 naszego pisma. Ostatnią tematykę przesyłamy Wam listownie.

Szał Tadeusz, Gliwice. — Wasza prośba z dnia 16. III. 1952 r. jest w toku załatwiania.

Kpt. M. Podolski

PUNKT KONTROLNO TECHNICZNY



Jednym z zasadniczych elementów każdego parku samochodowego jest jego punkt kontrolno-techniczny. W bezpośredniej zależności od tego, jak została zorganizowana na nim praca, ile poświęca się mu uwagi, jak spełniają w PK-T swoje obowiązki dyżurujący tu żołnierze — wzmacnia się i zaostrza walka z wypadkami nadzwyczajnymi.

Zdawało by się na pierwszy rzut oka, że punkt Kontrolno-techniczny nie ma żadnego wpływu na zażegnanie wypadku nadzwyczajnego. Tak jednak nie jest. Na każdym PK-T, gdzie służba zorganizowana jest dobrze (w myśl regulaminów i przepisów), każdy wyjeżdżający pojazd podlega dokładnemu sprawdzeniu technicznemu, podczas czego sprawdza się bardzo dokładnie w pierwszym rzędzie sprawność i niezawodność działania całego układu kierowniczego, hamulców ręcznych i nożnych, działanie sygnałów dźwiękowych i świetlnych sprawność oświetlenia; innymi słowy, wszystko to, co przez swoją niesprawność może zagrażać bezpieczeństwu ruchu na drogach publicznych. W drugim rzędzie sprawdza się zbieżność przednich kół, ciśnienie w oponach, poziom elektrolitu, ogólną czystość pojazdu itp.

Ponadto sprawdza się dokumenty wydane kierowcy do których należą: rozkaz wyjazdu, dowód rejestracyjny pojazdu, prawo jazdy kierowcy, a w przypadku przewożenia jakiegoś mienia lub sprzętu — zezwolenie na wywóz z obrębu koszar.

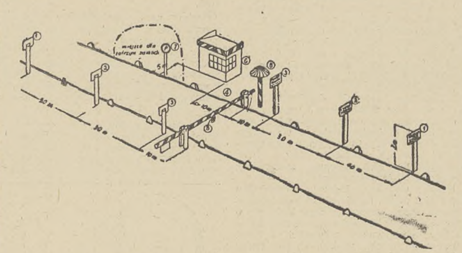
Przy sprawdzaniu wyjeżdżającego pojazdu zwraca się również uwagę na kierowcę: czy jego stan psychiczny i zdolność fizyczna kwalifikują go do wykonania powierzonego mu zadania. W przypadku stwierdzenia na punkcie kontrolno-technicznym niesprawności technicznej pojazdu, względnie mając zastrzeżenia do samej osoby kierowcy, należy:

— w pierwszym przypadku odesłać pojazd z powrotem do parku w celu usunięcia stwierdzonej usterki;

— w drugim przypadku kierowcę zatrzymać meldując o tym natychmiast z-cy dowódcy oddziału do spraw technicznych, względnie podczas jego nieobecności lekarzowi oddziału.

Praktyka udowodniła, że tam gdzie służba na punkcie kontrolno-technicznym pełniona była wzorowo, w oddziale tym nie było wypadków nadzwyczajnych. Natomiast tam, gdzie podchodzono do niej bez należytego zrozumienia wpadki nadzwyczajne były na porządku dziennym.

Żołnierze pełniąc służbę na punktach kontrolno-technicznych podnoszą systematycznie swoje kwalifikacje i wyrobienie ideologiczne — coraz lepiej wykonują swoje zaszczytne obowiązki. Niejednokrotnie nie spotykają oni dostatecznego zrozumienia i poparcia dla swej pracy ze strony samych kierowców. Nie jeden być może kierowca, który sam uległ wypadkowi żałował poniewczasie, że wprowadził w błąd dyżurnego na punkcie kontroli-technicznej — ale było już zapóźno.



Schemat perspektywiczny urządzenia punktu kontrolnego.

1. **Tablica: „Uwaga zwolnić szybkość punkt kontrolny".**
2. **Tablica: „Sygnał regulującego — rozkazem".**
3. **Tablica: „Punkt kontrolny — przygotować dokumenty do sprawdzenia".**
4. **Zamknięcie przejazdu (szlaban).**
5. **Grzybek wartowniczy.**
6. **Budka.**
7. **Tarcza ze znakiem „P".**
8. **Latarnia z czerwonymi szybkami.**

Dlatego więc, aby na przyszłość uniknąć wypadków nadzwyczajnych, pomimo starannego przygotowania pojazdu do drogi każdy kierowca musi sam dopomóc jeszcze dyżurnemu punktu kontrolno-technicznego sprawdzić stan techniczny pojazdu i dokumentację.

Natomiast dyżurni punktów kontrolno-technicznych powinni ze swej strony w pełni wykorzystywać posiadane uprawnienia. W razie niezdyscyplinowanej postawy kierowcy, gdy ten np.: nie chce ułatwić mu wykonywania obowiązków na PK-T, pomimo, pełnej sprawności technicznej pojazdu, należy takiego kierowcę odesłać z powrotem do parku. Po kilkakrotnym zastosowaniu takiej metody dyscyplina na punkcie kontrolno-technicznym na pewno będzie wzorowa.

Należy również pamiętać, że szef punktu kontrolno-technicznego musi codziennie w godzinach ustalonych przez z-cę d-cy do spraw technicznych zdać dokładne ustne sprawozdanie za ubiegłą dobę. Jest to o tyle ważne, że ze wszystkich braków i niedociągnięć powzięte będą szybko odpowiednie wnioski, w celu niepowtarzania się ich na przyszłość.

Każdy żołnierz-kierowca powinien pamiętać, że punkt kontrolno-techniczny chroni go od wypadku, od śmierci względnie kalectwa. Zachowanie wysokiej dyscypliny na PK-T, pomoc dyżurnemu oraz ścisłe wykonanie wszystkich poleceń dyżurnego jest żelaznym obowiązkiem żołnierskim, wypływającym z regulaminów naszego Ludowego Wojska.

WZOROWA PRACA PUNKTU KONTROLNO-TECHNICZNEGO



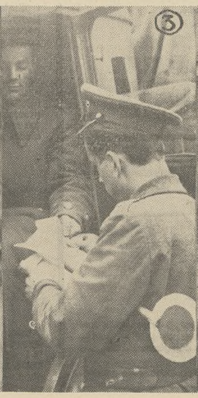


Prawidłowe wypełnienie rozkazu wyjazdu zapoczątkowało wykonanie nowego zadania żołnierza-kierowcy w tej jednostce. Właśnie sierż. Banaszkiewicz wystawia rozkaz wyjazdu na samochód, którym kpr. Kusiak uda się w drogę (zdjęcie 1).

Stop! Kontrola dokumentów i stanu technicznego pojazdu. Szer. Hernas wzorowo pełni funkcję dyżurnego PKT (zdjęcie 2 i 3). Po sprawdzeniu rozkazu wyjazdu i książki wozu szer. Hernas bada poziom wody w chłodnicy (zdjęcie 4). Właściwe ciśnienie w oponach jest gwarancją bezpieczeństwa jazdy (zdjęcie 5). Prawidłowe ustawienie świateł przednich i działania światła „stop", są podstawą sprawności technicznej pojazdu. Szer. Hernas troskliwie sprawdza działanie tylnej lampki (zdjęcie 6).

Wszystko w porządku! Samochód sprawny technicznie i zdolny do wykonania zadania. Droga wolna. Star-20, prowadzony wprawną ręką kpr. Kusiaka opuszcza rejon jednostki (zdjęcie 7).











ppor. Z. Kozak

Prace Wiosenne PRZY SAMOCHODZIE



POWOLNE, lecz stałe podnoszenie się temperatury, przyrost godzin dnia zwiastują zbliżającą się szybkimi krokami (nie tylko kalendarzowo) wiosnę. Wiąże się to ściśle z przejściem na nowy okres eksploatacji wiosenno-letniej. Z doświadczeń okresu zimowego pamiętamy, że odpowiednie przygotowanie samochodu do tego okresu pozwoliło nam, mimo ciężkich warunków zimowych, pokonać wszystkie trudności. Nielekceważmy więc przygotowań do nowego okresu. Od przygotowania bowiem naszego parku samochodowego zależeć będzie sprawne wykonanie zadań w zbliżającym się okresie intensywnego szkolenia na obozach letnich.

Nasuwa się pytanie. Czym charakteryzuje się okres wiosenno-letni? Głównym jego cechami są przede wszystkim podniesiona temperatura otaczającego powietrza i kurz. Dlatego uwaga nasza musi być w pierwszym rzędzie zwrócona na układ chłodzenia. Musimy pamiętać, że przy niedostatecznym chłodzeniu ilość zassanej mieszanki zmniejsza się wskutek zwiększenia jej objętości w dużej temperaturze silnika. Ponad to przebieg spalania mieszanki staje się gorszy i ma charakter detonacyjny, przy tym zmieniają się również niekorzystnie warunki smarowania. Dlatego też układowi chłodzenia należy poświęcić specjalną uwagę.

Przegląd układu chłodzenia zacznijmy od wyszukania wszystkich możliwych nieszczelności i usunięcia ich. Mogą tu wchodzić w grę nieszczelności chłodnicy, połączeń gumowych, obudowy pompy wodnej, jej dławników, kurków itp. Dlatego też należy dokładnie sprawdzić chłodnicę, oczyścić jej użebrowania i zalutować wszystkie szczeliny. Dociągnąć opaski złącz gumowych i sprawdzić ich jakość.

Jeśli układ chłodzenia posiada osady kamienia kotłowego, powstałego w okresie zimy, należy układ chłodzenia przemyć odpowiednim roztworem. Kamień kotłowy pogarsza warunki chłodzenia nie tylko jako zły przewodnik ciepła, ale również zmniejszając przekrój rurek, hamuje obieg wody. Pamiętajmy jednakże, że do silników posiadających części aluminiowe nie wolno jest stosować roztworu z sodą kaustyczną. Odnosi się to więc w pierwszym rzędzie do „Pobiedy" i „Gaz-51" posiadających aluminiowe głowice.

Sprawdźmy następnie działanie termostatu oraz stan wentylatora i umocowanie jego skrzydeł, a następnie naciągnięcie paska. Nie zapominajmy dalej, o wskaźniku temperatury wody, który będzie nam umożliwiał kontrolę chłodzenia silnika. Przy wskaźnikach elektrycznych sprawdźmy przewody i ich umocowanie.

Drugim układem, któremu poświęcamy nie mniej uwagi będzie układ zasilania. W okresie letnim szczególnie dbać będziemy o filtr powietrza. Zmiany oleju w filtrze będziemy dokonywać w zależności od ilości kurzu na drogach, po których będziemy jeździć. Rozbierzmy je, przeczyśćmy i przemyjmy.

W pracach wiosennych nie zapomnimy o przemyciu zbiornika paliwa, przeczyszczeniu i przemyciu wszystkich przewodów. Zwracamy tu uwagę na szczelność i stan wszystkich połączeń. Pamiętajmy, że wszelkie nieszczelności układu zasilania uniemożliwiają oszczędne zużycie paliwa, a ponad to grożą pożarem samochodu. Gaźnik należy przemyć, dysze paliwowe przedmuchać sprężonym powietrzem, skok tłoczka pompki przyśpieszającej przestawić na letni. Dźwignię podgrzewania mieszanki przesunąć w stronę „lato".

Z kolei przystępujemy do sprawdzenia instalacji elektrycznej. Rozpoczynamy od przejrzenia stanu akumulatora oraz sprawdzenia gęstości elektrolitu, który winien zostać wymieniony na świeży o mniejszym ciężarze właściwym.

Czyszczenie akumulatora przeprowadzamy przy zamkniętych korkach, aby zabezpieczyć wnętrze akumulatora od zanieczyszczeń. Sprawdzamy następnie stan izolacji przewodów, czystość zacisków i połączeń.

Osobną uwagę poświęcamy prądnicy i rozrusznikowi. Kolektory ich czyścimy szmatką umoczoną w benzynie. Jeśli kolektor posiada na swej powierzchni nierówności, należy oddać go do przetoczenia. Sprawdzamy stan szczotek i ich uchwyty. Przy prądnicach z trzecią szczotką zmniejszamy prąd ładowania przez jej przesunięcie.

Przeglądowi poddajemy następnie wszystkie zespoły samochodu, szczególnie dokładnie sprawdzamy układ kierowniczy (luzy drążków kierowniczych, koła kierownicy itd.), hamulcowy oraz amortyzatory.

Wymieniamy DOŚWIADCZENIA

Pielęgnując troskliwie powierzony nam cenny sprzęt samochodowy — pisze do redakcji „ZK" plut. Jan Figura — musimy zwracać baczną uwagę na właściwą konserwację ogumienia pojazdów, znajdujących się na wyposażeniu WP. Każda opona samochodowa przedstawia dużą wartość, ponieważ jednym z podstawowych jej składników jest kauczuk — surowiec sprowadzany z krajów podzwrotnikowych, bądź uzyskiwany drogą skomplikowanych procesów chemicznych, jako produkt syntetyczny.

Jak wiadomo każda opona jest obliczona na dopuszczalne dla danego samochodu obciążenie pod warunkiem, że dętka będzie napompowana powietrzem do przepisowej normy ciśnienia.

Są jeszcze kierowcy, którzy mylnie sądzą, że samochód można przeładować kosztem zwiększenia ciśnienia w dętkach powyżej ustalonych norm. Tak postępować nie wolno. Podwyższenie ciśnienia niszczy warstwy tkaniny rozciągając je, zmniejsza elastyczność opony oraz wpływa na szybkie zużycie bieżnika opony, którego tylko wąski, środkowy pas ponosi cały ciężar pojazdu.

W okresie częstych zmian temperatury otoczenia chciałem również przestrzec niektórych Kolegów przed niedopompowywaniem dętek. Ciśnienie bowiem powietrza w ogumieniu winno być stałe, niezależnie od pory roku i od pogody. Koledzy ci twierdzą, że w czasie upałów powiększa się systematycznie ciśnienie w ogumieniu, co szkodzi oponom samochodu. Owszem, ciśnienie to powiększa się przy szybkiej jeździe w okresie upałów. Jednak zaledwie o 1% na każde 2,7% wzrostu ciepłoty opony ponad temperaturę otoczenia. Tak więc w żadnym przypadku nie może odbić się to szkodliwie na stanie opony. Natomiast stosowane jeszcze przez niektórych kierowców niedopompowywanie ogumienia jest szkodliwe i powoduje najczęściej załamanie osnowy wewnątrz opony.

Dlatego jedynym — racjonalnym sposobem, zabezpieczającym opony przed przedwczesnym zużyciem ich przy nadmiernym nagrzaniu, jest zatrzymywanie co pewien czas samochodu i chłodzenie ogumienia.

I jeszcze jedna rada. Chcąc, aby przewożone przez nas dętki zapasowe nie niszczyły się zachowajcie przy ich składaniu odpowiednią kolejność (patrz rys. po lewej). Sposób ten stosują już z powodzeniem wszyscy kierowcy naszej jednostki.

plut. J. Figura

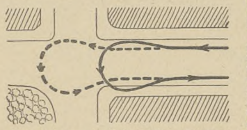


Kolejność składania dętki.

NAPOMINAMY

— Kolegę - kierowcę samochodu Gaz-51 Nr rej. U—008383, który jadąc dnia 20 marca br. o godz. 11,15 skorzystał z chodnika przeznaczonego dla pieszych **napominamy**, że tego rodzaju metod jazdy stosować nie należy.

Kierowca tego samochodu, znajdując się na skrzyżowaniu ulic: Królewskiej i Krakowskiego Przedmieścia (Warszawa) nie zawrócił na szerokim skrzyżowaniu tych ulic, lecz „skrócił" sobie drogę, wjeżdżając swobodnie na chodnik. Na rysunku poniżej przedstawiony jest błąd Kolegi z wozu Nr U—008383 (linia ciągła) oraz właściwy sposób (linia przerywana) zawrócenia samochodu.



Nie wątpimy, że Kolega ten jazdy po chodnikach stosować więcej nie będzie!

*

— Kierowcę samochodu osobowego Skoda Nr. rej. D—000712 **napominamy**, że stosowanie nadmiernie wysokich obrotów wału korbowego, zwłaszcza przy jeździe na niskich przekładniach, jest szkodliwe dla silnika.

Otóż Kolega ze Skody, jadąc dn. 20.III. 52 r. o godz. 13.00 ulicą Chałubińskiego przy przejeżdżaniu ulic: Al. Jerozolimskich i Nowogrodzkiej (Warszawa) chciał najwidoczniej zademonstrować wyścigowy styl jazdy, gdyż jego Skoda przy szybkości 15 km/godz. „grała" najwyższymi obrotami niczym wyścigowa „Zwiezda III" na starcie.

— Na niskich przekładniach — jak najdelikatniejsze naciskanie pedału przepustnicy — nie zapominajcie o tej zasadzie Kolego ze Skody Nr. rej. D—000712. Zasada ta wpływa na dłuższy przebieg silnika!

*

— Kolegę, który jadąc wozem „Pobieda" Nr rej. D—0031170 dn. 21 marca br. o godz. 11.10 zatrzymał się na środku skrzyżowania dwóch ulic (al. Niepodległości i Nowowiejskiej, Warszawa) **napominamy**, że pośpiech w ruchu miejskim nie zawsze jest pożądany. Błąd Wasz, Kolego polegał na tym, że widząc kilka pojazdów stłoczonych na skrzyżowaniu o nieregulowanym ruchu, sami wjechaliście między nie, „pomagając" w utworzeniu t. zw. „korka ulicznego".

Już teraz wiecie napewno, że należało odczekać przed skrzyżowaniem, aż znajdujące się na nim pojazdy porozjeżdżają się w swoje strony. Wasza obecność w tym tłoku utrudniła pracę kierowcy autobusu linii 112.

WALCZYMY Z WYPADKAMI

PIERWSZEŃSTWO PRZEJAZDU

W ostatnich dniach marca byłem świadkiem, jak w śródmieściu Krakowa kierowca autobusu PKS wjechał swym ogromnym pojazdem i ciągnioną z tyłu przyczepą na skrzyżowanie, pomimo tego, że z prawej strony nadjechała już platforma zaprzęgnięta w parę koni. W tym momencie jeden koń potknął się. Platforma utknęła, tarasując przejazd autobusowi, którego kierowca zdążył w ostatniej chwili zahamować.

Zdarzenie to nasunęło mi szereg uwag pod adresem kierowców, którzy nie respektują na skrzyżowaniach pierwszeństwa przejazdu nadjeżdżających z prawej strony pojazdów (przy ulicach równorzędnych), zwłaszcza gdy te pojazdy są wolniejsze. Opisana powyżej scena dowodzi niezbicie, że kierowca autobusu PKS, pomimo tego, że platforma wjechała już na skrzyżowanie, chciał — jak to się mówi — „wymusić pierwszeństwo przejazdu", mając pojazd szybszy i mogący zagrozić zaprzęgowi konnemu. A przecież platforma, znajdująca się z prawej strony autobusu, miała bezwzględnie pierwszeństwo w przejechaniu skrzyżowania.

Inny błąd, powtarzany niekiedy przez kierowców na skrzyżowaniach ulic, daje się zauważyć, gdy do skrzyżowania nadjeżdżają pojazdy równocześnie tą samą ulicą naprzeciwko siebie. Jeżeli mijające się pojazdy nie zmieniają kierunku jazdy, wtedy sytuacja nie budzi zastrzeżeń. Jeśli natomiast jeden z nich skręca w ten sposób, że jego kierunek jazdy przecina się z kierunkiem prosto jadącego pojazdu, wtedy pojazd skręcający musi bezwarunkowo przeczekać, ponieważ przepisy mówią wyraźnie, że **nie wolno nikomu przecinać lub zajeżdżać drogi.**

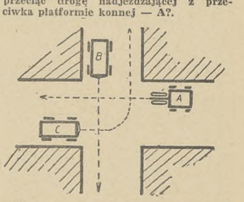
Wyjątkiem w tej regule jest tramwaj, któremu należy zawsze ustąpić, ponieważ nie może on ani szybko zahamować, ani też zjechać z drogi.

W przypadku, gdy do skrzyżowania podjeżdża równocześnie kilka pojazdów z różnych stron, pierwszeństwo przejazdu będzie miał zawsze kierowca, który nie ma nikogo z prawej strony (patrz rys.).

Przepisy te nie dotyczą oczywiście przejazdu przez ulice oznaczone znakami drogowymi (trójkąt czarny, tło żółte — jako ulice główne. Pojazdy stojące pod takim trójkątem mają obowiązek wjechania na skrzyżowanie tak, aby żaden z pojazdów poruszających się ulicą główną nie potrzebował przystanąć lub nawet zwolnić.

Strz.

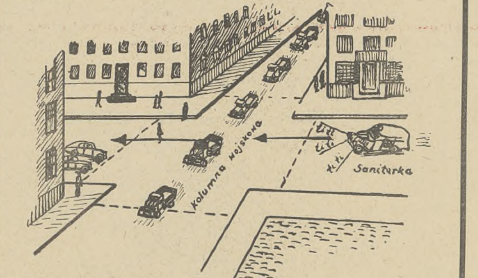
Sytuacje na skrzyżowaniu nie zawsze są proste. Jak prawidłowo ma przebiegać ruch uliczny, gdy posiadający pierwszeństwo przejazdu samochód z prawej — C ma przeciąć drogę nadjeżdżającej z przeciwka platformie konnej — A?.



Rusza pierwszy samochód — C, na skrzyżowaniu zwalnia, wtedy rusza samochód — B i mija skrzyżowanie, następnie przejeżdża platforma — A. Dopiero wtedy samochód — C może skręcić w ulicę w lewo i opuścić skrzyżowanie.

SZARADA

Wzdłuż jednej z ulic, przecinającej się z inną równorzędną, jedzie wojskowa kolumna samochodowa (około 50 pojazdów). Z boku nadjeżdża sanitarka (patrz rysunek) i trąbiąc daje znak, że żąda przejazdu.



Wypowiedźcie się Koledzy, czy sanitarce należy się prawo przerwania kolumny, czy musi czekać, aż przejedzie 50 samochodów wojskowych? — biorąc pod uwagę to, że na skrzyżowaniu nie ma milicjanta z kompanii ruchu, ani świateł regulacyjnych.

Wasze odpowiedzi zamieszczać będziemy w następnych numerach pisma.

Plut. T. Pawlica

SPRAWNE HAMULCE GWARANCJĄ BEZPIECZNEJ JAZDY



Jednym z układów samochodu, który winien być poddany szczególnie dokładnemu sprawdzeniu i regulacji przy przejściu na eksploatację wiosenno-letnią jest układ hamulcowy. Wprawdzie nawierzchnia drogi w okresie letnim stwarza lepsze warunki jazdy i hamowania, jednakże w każdym przypadku prawidłowa obsługa i regulacja hamulców jest gwarancją bezpieczeństwa jazdy i stąd troska o ich należyty stan.

Najważniejszą czynnością będzie sprawdzenie bębnów i szczęk hamulcowych. Pamiętać musimy, że w miarę zużywania się okładzin szczęk hamulcowych odległość między nimi wzrasta, wzrasta więc i skok pedału hamulca. Dlatego też należy sprawdzić regulację szczęk, stan nakładek oraz ich czystość. Szczęki nadmiernie zużyte muszą być wymienione. Przy zmianie nakładek hamulcowych należy dokonać pełnej regulacji hamulców.

Regulując hamulce nie należy w żadnym przypadku zmieniać ustawienia sworzni oporowych szczęk. Sworznie te można odkręcać jedynie przy zmianie szczęk lub okładzin.

Przed regulacją przednich hamulców konieczne jest sprawdzenie prawidłowości regulacji łożysk kół.

Dokonując regulacji hamulców należy zwrócić szczególną uwagę na równoczesne i jednakowe hamowanie prawych i lewych kół, gdyż nie zachowanie tego warunku powoduje „zarzucanie" samochodu w stronę silniej hamującego koła. Przy prawidłowo przeprowadzonej regulacji szczęk pełne zahamowanie powinno nastąpić w połowie całego skoku pedału.

W hamulcach hydraulicznych przy zdjęciu nawet jednego bębna w żadnym przypadku nie należy przyciskać na pedał hamulca, gdyż spowoduje to wyrzucenie tłoczków z cylindrów rozpierających hamulców i płyn wycieknie na zewnątrz.

Po wykonaniu regulacji trzeba sprawdzić działanie hamulców podczas jazdy. Po przejechaniu około 500 metrów sprawdzić czy bębny nie grzeją się.

Regulacja szczęk hamulcowych i jałowy skok pedału hamulca przeprowadzać należy zgodnie ze wskazaniami i danymi właściwej instrukcji obsługi pojazdów.

Do napełnienia hamulców hydraulicznych należy użyć tego samego płynu co poprzednio, zważając pilnie by nie dostały się do niego nawet najmniejszej ilości oleju mineralnego.

Przed napełnieniem układu hamulcowego płynem usunąć brud i osad z tłoczków za pomocą szmatki nawiniętej na drewniany patyczek i zwilżonej spirytusem. Tłoczki uszkodzone lub zniszczone wymienić.

Po napełnieniu układu hamulcowego należy cały układ odpowietrzyć.

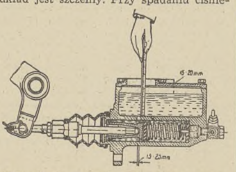
Przed przystąpieniem do usuwania powietrza należy sprawdzić dociągnięcia wszystkich połączeń i ewentualnie usunąć nieszczelności. Przy odpowietrzaniu układu hamulcowego należy zwracać uwagę, by poziom płynu w głównym zbiorniku nie obniżył się więcej niż o 1/4 i wtedy dolewać do normalnego poziomu.

Po odpowietrzeniu wszystkich hamulców dolać płynu do głównego zbiornika, by poziom znajdował się 15 — 20 mm. poniżej górnej krawędzi pokrywy i mocno zakręcic korek wlewu. (patrz rys.).

Płynu zebranego w naczyniu nie można używać do napełniania zbiornika. Musi on odstać się przynajmniej 24 godziny aby zanieczyszczenia oddzieliły się, a następnie go przefiltrować.

Przy hamulcach pneumatycznych (Zis-150) sprawdzić działanie sprężarki i naciąg pasa napędzającego (reguluje się przez przesuwanie całej sprężarki).

Cały układ hamulców winien być bezwzględnie szczelny. Sprawdza się przez przetrzymanie pedału w położeniu wciśniętym. Jeśli ciśnienie nieco spadnie, a następnie utrzymuje się na stałym poziomie układ jest szczelny. Przy spadaniu ciśnienia trzeba znaleźć nieszczelność i usunąć ją. Przyczyna może tkwić w nieodpowiednim uszczelnieniu zaworu hamulcowego lub komór hamulcowych.



Sprawdzanie poziomu płynu hamulcowego w zbiorniku głównego cylindra hamulcowego.

Przy hamulcach mechanicznych i ręcznych specjalną uwagę zwracamy na stan cięgieł i dźwigni uruchamiających hamulce. Cięgła pogięte należy wyprostować i wyregulować. Przy hamulcach ręcznych tarczowych wyregulować odstęp między szczękami i tarczą.

RACJONALIZATOR radzi

Konserwacja lakieru polega głównie na myciu samochodu w odpowiednim czasie. Nadto, przy bardziej pieczołowitej opiece zalecane jest polerowanie lakierowanego nadwozia płynem do polerowania oraz używanie odpowiednich past.

Lakierowanych powierzchni nie należy wycierać z kurzu na sucho, ponieważ lakier bardzo szybko traci wtedy połysk wskutek pojawiania się na jego powierzchni drobnych zadrapań. Pamiętać należy również, że używanie do mycia sody, nafty, benzyny i olejów mineralnych jest szkodliwe.

Po pewnym okresie użytkowania samochodu na jego lakierowanej powierzchni tworzy się warstwa osadu nie dająca się zmyć zwykłą wodą. Dla usunięcia jej należy myć nadwozie rozczynem mydła, który następnie zmywamy zwykłą wodą i wycieramy do sucha skórką zamszową i flanelą.

Nawet częste mycie samochodu nie jest wystarczające dla zachowania przez dłuższy czas intensywnego połysku nadwozia. Wskutek wpływów atmosferycznych niszczy się górna warstwa lakieru przez co odsłonięty barwnik błony lakieru traci pierwotny połysk.

Celem zapobieżenia temu, stosujemy specjalne ochronne pasty woskowe oraz płyn do polerowania. Płynem do polerowania przecierać należy powierzchnie lakierowane przynajmniej raz lub dwa razy w miesiącu, a długo zachowamy ładny połysk nadwozia.

Zabieg ten przeprowadzamy w następujący sposób: umytą i starannie wytartą, lakierowaną powierzchnię powlekamy za pomocą czystej i miękkiej szmatki cienką warstwą uprzednio dobrze zmieszanego płynu do polerowania. Po upływie około 20 — 30 minut powierzchnię nadwozia starannie wycieramy czystą i suchą flanelą aż do otrzymania lustrzanego połysku.

ppor. Poźniak.

АВТОМОБИЛЬ



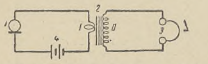
STETOSKOP ELEKTRYCZNY

Podczas przeglądów technicznych i naprawy samochodów, bardzo często trzeba przesłuchać pracę silnika i innych zespołów. Zwykły stetoskop trudno jest wykorzystać w tym celu, toteż w praktyce nie są one stosowane. W ZSRR wyprodukowano i wypróbowano prosty elektryczny stetoskop, umożliwiający przesłuchanie pracy silnika i innych zespołów w ruchu.

Przyrząd ten składa się z podajnika, przekształcającego drgania dźwiękowe i wstrząsy mechaniczne w drgania elektryczne oraz ze słuchawek, przetwarzających drgania elektryczne w dźwiękowe. Stetoskop elektryczny zasilany jest przez akumulator samochodu.

Do wykonania stetoskopu można wykorzystać zwykły hełm ze słuchawkami i mikrofonowy transformator telefoniczny (z dowolnego aparatu telefonicznego). Jako podajnik stosuje się laringofon, doskonale reagujący tak na drgania dźwiękowe, jak i na wstrząsy mechaniczne, spowodowane pracą mechanizmu korbowego, rozrządczego, detonacją itp.

Schemat stetoskopu przedstawia rys. 1

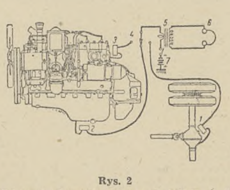


Schemat elektrycznego stetoskopu. 1-laringofon; 2- transformator mikrofonowy; 3-słuchawki; 4- źródło prądu (akumulator).

Zasada jego działania jest następująca: Drgania przepony laringofonu powodują ściśnięcie sproszkowanego węgla, znajdującego się w laringofonie, wobec czego prąd przepływający przez pierwotne uzwojenie mikrofonowego transformatora, pulsuje w takt drgań przepony. W uzwojeniu wtórnym transformatora powstaje zmienne napięcie, którego forma i częstotliwość odpowiada formie i częstotliwości pierwotnych drgań mechanicznych.

W celu jednoczesnego wysłuchania silnika i innych zespołów należy w kilku punktach ustawić potrzebną ilość podajników, włączając je kolejno do słuchawek za pomocą selektywnego przyłącznika (rys. 2).

Stetoskop elektryczny jest niezawodnym przyrządem, ujawniającym niektóre niedomagania zespołów samochodu. Dzięki nieskomplikowanej budowie można go łatwo wyprodukować we własnym zakresie i zastosować w parku samochodowym.



Rys. 2

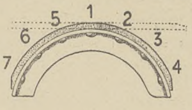
Schemat włączenia kilku podajników. 1, 2 i 3-podajniki; 4- przełącznik podajników; 5-transformator mikrofonowy; 6- słuchawki; 7- akumulator.

Naprawiamy okładziny szczęk hamulcowych

Niejednokrotnie w warsztacie samochodowym Twojej jednostki Czytelniku masz do wykonania jakąś naprawę zespołu lub części samochodu. W miarę napływających zapytań zamieszczać będziemy w naszym piśmie porady, jak dokonać tej lub innej pracy naprawczej. Dziś podajemy opis wymiany okładzin szczęk hamulcowych.

Praca ta wydaje się wielu kierowcom-mechanikom całkowicie prosta, jednakże zauważone przez nas błędy w jej wykonywaniu spowodowały zamieszczenie tej porady.

Jak wiadomo okładzina szczęki hamulcowej musi dokładnie przylegać do szczęki i być zgodna z jej wymiarami co do milimetra. Zgodność ta nie ogranicza się tylko do samych okładzin, lecz również nity muszą jak najdokładniej odpowiadać otworom w szczęce hamulcowej. Podczas nitowania głównym zadaniem będzie więc osiągnięcie dokładnego przylegania całej okładziny do szczęki. Uzyskujemy to przez nitowanie w kolejności podanej na rysunku poniżej.



Pamiętajmy, że po wymianie okładzin szczęk hamulcowych hamulce należy ponownie wyregulować. Przed założeniem szczęk oba sworznie mimośrodowe muszą być cofnięte jak najgłębiej, a następnie ustawione tak, aby przestrzeń między okładziną, a bębnem hamulcowym wynosiła 0,2—0,5 mm. Jeżeli w bębnie nie istnieje okienko kontrolne to ustawienie takie można również przeprowadzić dokręcając oba mimośrody do oporu okładzin o bęben, a potem cofając o kilka stopni.

Odpowiedzi Skrzynki Technicznej

St. szer. GOLIK JAN zapytuje co to znaczy, gdy mówimy, że półoś jest odciążona.

Jak wiemy na koła pędne samochodu toczącego się po nawierzchni drogi działają siły starające się zgiąć półoś. Będą to siły: reakcji ciężaru obciążającego koła, siła boczna występująca podczas jazdy po nierównej drodze na zakrętach i przy zamocowaniu samochodu oraz siła pociągowa (siła ta posiada zmienny kierunek zależny od kierunku ruchu samochodu).

Siły te mogą działać bezpośrednio na półoś. Półoś jest wtedy obciążona nie tylko normalnym momentem skręcającym, ale również momentami gnącymi od tych sił.

Jeśli konstrukcja mostu pędnego przewiduje takie rozwiązanie, że w/w siły gnące przenoszone są przez pochwę półosi, półoś taką nazywamy odciążoną.

Rozwiązanie takie polega na tym, że łożyska piasty koła nasadzone są nie na półoś, a na pochwę półosi jak to oprócz Waszego samochodu Gaz-51 oraz innych radzieckich pojazdów (Gaz-63, Zis-150) mamy w naszym polskim samochodzie Star-20. Piasta koła osadzona na dwóch łożyskach tocznych jest wtedy związana z półosią za pomocą kołnierza odkutego na zewnętrznym końcu półosi.

Do redakcji „Za Kierownicą" zwrócił się st. szer. Zawilski Jerzy opisując w obszernym liście zaobserwowany przez siebie fakt, że stężony kwas siarkowy przechowany w szklanym balonie w magazynie jednostki po prostu „zamarzł", mimo że w magazynie aczkolwiek nieogrzewanym temperatura nie jest niższa niż 0^0 C. Pomimo „zamarznięcia" kwasu butla nie została jednak rozsadzona. Czy mamy tu do czynienia z nieodpowiednim kwasem siarkowym i jak to pogodzić ze wskazaniami instrukcji, które mówią, że im elektrolit jest gęstszy (akumulator naładowany) tym temperatura zamarzania elektrolitu jest niższa? — pyta szer. Zawilski i prosi o podanie możliwych przyczyn takiego zjawiska.

Całą tą sprawę wyjaśniamy obok:

A to ciekawe!

Chemicznie czysty kwas siarkowy (posiadający chemiczne oznaczenie H^2SO4 — z którym możecie się spotkać) jest bezbarwnym oleistym płynem o ciężarze właściwym (ciężar 1 cm^3 1,85 g/cm^3 przy temp. + 10° C. Kwas ten zaliczany jest do najsilniejszych kwasów mineralnych, działa żrąco na metale i szczególnie silnie nadgryza ciała organiczne.

Do przygotowania elektrolitu używany jest nie czysty kwas siarkowy, lecz tak zwany „akumulatorowy" nie zawierający zanieczyszczeń w ilościach szkodliwych dla akumulatorów. Kwas taki produkowany jest przez przemysł o stężeniu 92 — 98%. Stężony kwas siarkowy dostarczany jest w butlach lub balonach szklanych.

W celu napełnienia akumulatora kwas taki winien być rozcieńczony wodą destylowaną w odpowiedniej proporcji, (aby otrzymać elektrolit o stężeniu 1,280 g/cm^3, posiadając kwas siarkowy o ciężarze właściwym 1,835 g/cm^3 należy zmieszać 28,1 l. wody destylowanej z 10 l. kwasu).

Ciężar właściwy elektrolitu jest w dużym stopniu zależny od temperatury otoczenia (zima, lato.). Im elektrolit jest gęstszy (w granicach gęstości stosowanych w akumulatorach) tym mniejsza jest jego temperatura zamarzania. I tak:

przy ciężarze właściwym elektrolitu:	temperatura zamarzania wynosi.
1,100	— 8^0C.
1,150	— 15^0C.
1,200	— 27^0C.
1,250	— 50^0C.
1,300	— 71^0C.

Jak widzimy z powyższego w akumulatorze narażonym na działanie niskiej temperatury elektrolit może zamarznąć przy czym akumulator wyładowany (mniejszy ciężar właściwy) jest bardziej narażony na zamarznięcie niż akumulator naładowany.

Pierwszym objawem zamarzania elektrolitu jest tworzenie się kryształków lodu, złożonych z prawie czystej wody. Ponieważ woda zostaje w ten sposób usunięta z elektrolitu, jego ciężar właściwy wzrasta, podnosi się więc jego temperatura zamarzania. Zjawisko to opóźnia więc zamarzanie elektrolitu i przeciwdziała tworzeniu się pełnego lodu.

Obniżanie temperatury zamarzania wraz ze wzrostem ciężaru właściwego nie przebiega dalej w podobny sposób i przy większych stężeniach temperatura zamarzania wykazuje odchylenia w jedną lub drugą stronę lub też dla pewnych gęstości nie daje się wręcz określić. I tak np.

Ciężar właściwy roztworu kwasu siarkowego:	Temperatura zamarzania
1,400	— 36^0C.
1,500	— 29^0C.
1,550	— 38^0C.
1,600	— nieokreślona
1,700	— 14^0C.
1,800	+ 5^0C.
1,835	— 34^0C.

I tu właśnie mamy rozwiązanie zagadki. Kwas krystalizuje („zamarza") już przy temp. +5^0C., a więc w temperaturze magazynu st. szer. Zawilskiego. Otóż jeżeli kwas Wasz posiada stężenie 97—98% jego „zamarznięcie" jest normalnym zjawiskiem, wynikającym z jego właściwości.

Wystarczy więc kwas taki rozcieńczyć wodą destylowaną do stężenia np. 92—93% by zjawiska takiego uniknąć (nie prubujcie tylko wlać pełnej ilości potrzebnej wody do kwasu — trzeba to robić ostrożnie i stopniowo, by uniknąć pęknięcia balonu wskutek rozgrzewania się kwasu).

Dodać należy, że niektóre fabryki produkuja w okresie letnim kwas o wyższym stężeniu (97—98%) następnie w okresie zimowym (październik—marzec) o niższym (92—93%). Jeżeli więc kwas przez Was przechowywany pochodzi z partii letniej, to macie teraz całość zagadnienia wyjaśnioną.

Wydaje nam się jeszcze, że dziwicie się, że kwas „zamarzł", a balon nie został rozsadzony. Otóż przypomnijcie sobie, że tylko woda rozszerza się nienormalnie (zwiększa swą objętość podczas zamarzania). Olbrzymia większość ciał rozszerza się proporcjonalnie do temperatury to znaczy wraz ze wzrostem temperatury zwiększa swą objętość, wraz ze spadkiem zmniejsza. Kwas siarkowy należy do tej grupy ciał i dlatego mimo, że „zamarzł" balonu nie rozsadził.



JAKI BĘDZIE SAMOCHÓD PRZYSZŁOŚCI

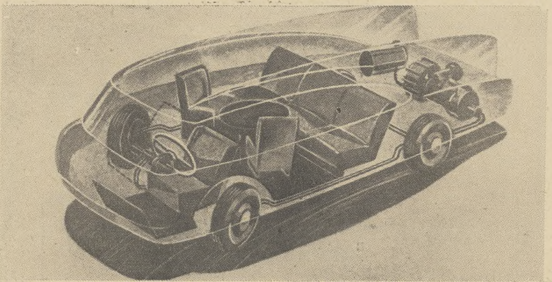
W połowie ub. miesiąca cała prasa doniosła o przyznaniu Uchwałą Rady Ministrów ZSRR szeregu Nagród Stalinowskich za wybitne prace w dziedzinie nauki, wynalazczości, literatury i sztuki w roku 1951. I tak Nagrodę Stalinowską otrzymała m. in. grupa konstruktorów i wynalazców Zakładów w Czelabińsku za podniesienie walorów eksploatacyjnych traktora Staliniec-80 i wprowadzenie zasadniczych udoskonaleń do procesu jego produkcji. Nagrodę Stalinowską otrzymała również grupa specjalistów i robotników leningradzkich zakładów metalurgicznych im. Stalina z konstruktorem K. Spiridonowem na czele za opracowanie konstrukcji i opanowanie produkcji silników wysokoprężnych.

Dzięki opiece Partii i Rządu istnieją w ZSRR wspaniałe możliwości pracy naukowej i badawczej konstruktorów, nowatorów i techników. Przekonywującym dowodem tego jest żywiołowy rozwój radzieckiego przemysłu motoryzacyjnego. Nie gdzie indziej, jak właśnie w Związku Radzieckim, w którym przed trzydziestu laty przemysł samochodowy jeszcze nie istniał, produkuje się dziś w najnowocześniejszych zakładach samochodowych wspaniałe pojazdy osobowe, ciężarowe, traktory i motocykle najprzeróżniejszych marek i typów. Pojazdy te zdają doskonale egzamin na wielkich budowlach Stalinowskich w swym kraju budującym komunizm, jak również są cenną pomocą w krajach demokracji ludowej, przyśpieszając rozwój ich socjalistycznej gospodarki.

Pracują już w ZSRR fabryki — automaty, produkujące samoczynnie poszczególne zespoły samochodów, a w Instytutach Naukowych znajduje się w stadium doświadczalnym cały szereg nowych, nigdzie nie widzianych jeszcze, prototypów pojazdów mechanicznych — samochodów przyszłości.

WSPANIAŁE PERSPEKTYWY

Śmiało wybiega w przyszłość myśl konstruktora i wynalazcy, pracującego w doskonałych warunkach, jakie stwarza mu ustrój radziecki. Wie on, że jego wysiłki służyć będą całemu narodowi i zabezpieczą pokojowe budownictwo radzieckiej Ojczyzny. Dlatego z radością tworzy coraz to nowe i doskonalsze dzieła — pojazdy mechaniczne. Na jego pracę nie wpływa zmienna koniunktura rynku i upodobania nabywców. Jedynie w krajach kapitalistycznych od szeregu lat fabryki samochodowe nie wprowadzają kosztownych zasadniczych ulepszeń, a tylko efektowne zmiany nadwozia, stosownie do gustów swych odbiorców. Dla przykładu: Koncern GMC w USA od roku 1938 nie zmienił ani na jotę konstrukcji silnika samochodu osobowego „Chevrolet", dając jedynie w zamian rokrocznie inaczej powyginaną blachę nadwozia.



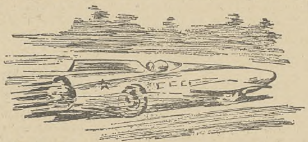
„Zdjęcie rentgenowskie" 7-osobowego samochodu przyszłości: Za oparciami przednich siedzeń umieszczono składany stolik i dwa przesuwane krzesła. Przed siedzeniem kierowcy znajduje się tylko kierownica oraz ruchoma podłoga, zastępująca pedały. Przyrządy kierowania połączone są z mechanizmami za pośrednictwem przewodówrurowych. W tylnej części nadwozia widoczny jest gazowo-turbinowy silnik z pompą, od której płyn przechodzi do turbinek roboczych kół. Z tyłu umieszczono 3 kile, zwiększające stateczność samochodu podczas szybkiej jazdy.

To, co w krajach kapitalistycznych się „nie opłaca", w krajach socjalizmu wypływa z potrzeb ogólnonarodowej gospodarki — z konieczności jak najlepszego służenia ludziom pracy.

To też coraz częściej mówi się i pisze o tym, jak za lat kilkadziesiąt, a może i wcześniej będzie zbudowany nowy zupełnie pojazd — **SAMOCHÓD PRZYSZŁOŚCI.**

Pojazd ten, nie większych rozmiarów niż budowana przez nas „Warszawa" M-20, będzie oczywiście wyglądał zupełnie inaczej, a silnik samochodu będzie nowym nieznanym dotychczas nigdzie silnikiem atomowym, bądź odrzutowym. Samochód przyszłości ma stać się wygodniejszy od dzisiejszego dzięki temu, że wszystkie zespoły umieszczone zostaną bądź pod podłogą, bądź z tyłu zwężającego się nadwozia o opływowych kształtach. Cała natomiast szeroka przednia część nadwozia zostanie przeznaczona dla podróżnych.

Sprawa zdawałoby się zupełnie prosta. Jednakże dla jej zrealizowania należy pokonać cały szereg trudności. Trzeba więc zastosować koła niewielkich rozmiarów tak, aby błotniki zajmowały nieznaczną część nadwozia.



Samochód odrzutowy (rysunek z fantazji)



Samochód amfibia (rysunek z fantazji).

Nieduże koła wymagają z kolei małych hamulców, których siłę, dzięki nowym rozwiązaniom konstrukcyjnym trzeba zwiększyć kilkakrotnie. Trzeba również wzmocnić opony, a przede wszystkim zwiększyć ilość obrotów silnika oraz rozwiązać jeszcze cały szereg zagadnień, które na pierwszy rzut oka nie mają bezpośredniego związku z układem przeniesienia.

Nadwozie samochodu przyszłości, w górnej części jest więc całkowicie oszklone, a w dolnej pokryte matową masą plastyczną. Malutkie koła ukryte są w nadwoziu, ozdobionym z tyłu przezroczystym kilem — stabilizatorem. Przy wchodzeniu do samochodu pasażerowie nie potrzebują się schylać, część dachu unosi się samoczynnie podczas otwierania drzwi.

Wewnątrz ustawiono stolik i siedem wygodnych foteli. Panuje tu zawsze jednakowa temperatura i wilgotność, dzięki specjalnym urządzeniom wbudowanym w ściany nadwozia. Mijane wozy nie oślepiają kierowcy, ponieważ szyby pojazdu są z polaryzowanego szkła i nie przepuszczają silnych snopów światła.

SILNIK NASZEGO SAMOCHODU

Największego jednak przeobrażenia doznał silnik samochodu przyszłości. Nie będzie to już oczywiście żaden z silników tłokowych, w którym mamy ustawiczne poruszanie się tłoka tam i z powrotem w czterech suwach, z których tylko jeden suw wykonuje efektywną pracę. Czy nie lepiej spalać materiały pędne w komorze stałej i kierować strumień rozprężających się gazów na łopatki koła, które zostanie wprawione w ruch w jednym kierunku?

Silniki tego rodzaju są już od dawna używane w przemyśle. Są to turbiny gazowe, których zastosowanie w samochodach zostało już rozpracowane przez uczonych radzieckich (patrz rys.).

Cały układ przeniesienia z dotychczas stosowanym sprzęgłem, skrzynią biegów, wałem napędowym, mechanizmem różnicowym itd. został zastąpiony przez układ rurek, pompki, turbiny i wirniki, w którym krążący płyn przenosi siłę napędową na koła. Również dotychczasowy układ kierowniczy został zastąpiony nowym, o podobnym jak w układzie napędowym działaniu płynu w rurkach.

Nie wykluczone, że za kilkadziesiąt lat zastosowany silnik zostanie ulepszony z kolei przez użycie energii atomowej. Odpadnie wówczas potrzeba codziennego zaopatrywania pojazdu w paliwo.

Opuszczający fabrykę samochód przyszłości otrzyma zapas materiału pędnego na całe swe „życie", mieszcząc go w zbiorniku nie większym od pudełka zapałek. Przyrządy elektryczne, których tak wiele posiada dzisiejszy samochód, będą również wbudowane od razu z zasilającą je energią, która wystarczy na szereg lat. Znikną z naszych pojazdów akumulatory i niezliczone przewody, które sprawiały nam tyle kłopotów, a silnik samochodowy będzie znacznie mniejszy i prostszy.

Być może również, że samochód przyszłości, będzie to pojazd, jaki już został zbudowany w Związku Radzieckim. Jest to samochód poruszany dzięki prądowi wysokiej częstotliwości, przechodzącemu przewodem pod powierzchnią ulicy lub szosy. Wynalazcami jego są dwaj uczeni prof. Babat i inż. Kisielow. W przyszłości prąd ten będzie może „chwytany" za pomocą odbiornika w samochodzie, ze stacji znajdującej się o setki kilometrów od pojazdu. Gdy ta energia zostanie „schwytana", nie trudno będzie wprawić nią w ruch silnik elektryczny samochodu.

X

Na drodze do zrealizowania tych śmiałych fantazji, piętrzy się jeszcze wiele trudności. Pamiętajmy jednak o tym, że rzeczywistość często przekracza wszelkie marzenia i przewidywania.

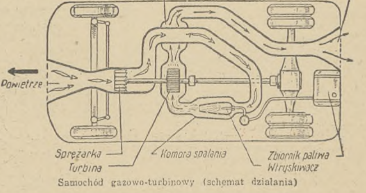
Fryderyk Engels przepowiadając przyszły triumf komunizmu mówił o nim, jako o epoce historycznej, w której zarówno ludzie, jak i wszystkie dziedziny ich działalności... „poczynią takie postępy, że przyćmione zostanie wszystko, co dokonane zostało przedtem".

Przypadło nam w udziale to szczęście, że żyjemy w epoce poprzedzającej komunizm. W krajach kapitalistycznych nauka jest w służbie wojny i śmierci, służy więc dziełu zniszczenia i jako taka jest siłą wsteczną. Przodująca nauka radziecka służy dziełu Pokoju i walczy o szczęście wszystkich ludzi pracy, o pokój i postęp na całym świecie.

STEFAN L. STRZAŁKOWSKI



„Na drodze przyszłość". Opracowano na podstawie art. z radzieckiego czasopisma „Ogoniok".



Samochód gazowo-turbinowy (schemat działania)

Fantazja staje się rzeczywistością. Oto schemat działania samochodu gaz wo-turbinowego skonstruowanego przez radzieckich wynalazców.

„ZA KIEROWNICĄ" Wyd. Szefostwo Służby Samochod. MON Redaktor Naczelny Wilamowski Zbigniew, kpt. Adres Redakcji: Warszawa, Aleja Niepodległości 213, Tel. 89680, wewn. 26-03, Administracja: Warszawa, ul. Grzybowska 77. Konto PKO Nr I 91000. Druk Wyd. MON. Zam. 792 3-B-16311